

ГУМАНІТАРНИЙ ФАКУЛЬТЕТ

Кафедра «Іноземні мови»

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ

**до виконання контрольної роботи 5
з текстами для додаткового читання
для студентів 2 курсу заочної форми навчання**

(німецька мова)

Харків 2010

Методичні вказівки розглянуто та рекомендовано до друку на засіданні кафедри «Іноземні мови» 28 січня 2009 р., протокол № 6.

Видання підготовлено відповідно до програми навчальної дисципліни і є складовою частиною навчально-методичного комплексу дисципліни „Німецька мова”.

Контрольна робота складається з двох частин. Перша частина містить п'ять варіантів із лексико-граматичними завданнями, які дають змогу оцінити рівень володіння мовою. Друга частина містить тексти для самостійного читання. Усі вправи комунікативно спрямовані та націлені на практичне оволодіння студентами німецької мови.

Дані методичні вказівки призначені для студентів 2 курсу усіх спеціальностей заочної форми навчання.

Укладач

викл. А.О. Буланов

Рецензент

проф. В.І. Говердовський

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ

до виконання контрольної роботи 5
з текстами для додаткового читання
для студентів 2 курсу заочної форми навчання

(німецька мова)

Відповідальний за випуск Буланов А.О.

Редактор Губарева К.А.

Підписано до друку 07.04.09 р.

Формат паперу 60x84 1/16 . Папір писальний.

Умовн.-друк.арк. 1,5. Обл.-вид.арк. 1,75.

Замовлення № Тираж 150. Ціна

Видавництво УкрДАЗТу, свідоцтво ДК № 2874 від. 12.06.2007 р.

Друкарня УкрДАЗТу,
61050, Харків - 50, майдан Фейєрбаха, 7

**УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

ГУМАНІТАРНИЙ ФАКУЛЬТЕТ

Кафедра “Іноземні мови”

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ

до виконання контрольної роботи №5
з текстами для додаткового читання
для студентів 2 курсу заочної форми навчання

(німецька мова)

Харків, 2009 р.

Методичні вказівки до виконання контрольної роботи №5 з текстами для додаткового читання для студентів 2 курсу заочної форми навчання (нім. мова). - Х.: УкрДАЗТ, 2009

Видання підготовлено відповідно до програми навчальної дисципліни і є складовою частиною навчально-методичного комплексу дисципліни “Німецька мова”.

Контрольна робота складається з двох частин. Перша частина містить 5 варіантів із лексико-граматичними завданнями, які дають змогу оцінити рівень володіння мовою. Друга частина містить тексти для самостійного читання. Усі вправи комунікативно спрямовані та націлені на практичне оволодіння студентами німецької мови.

Дані методичні вказівки призначені для студентів 2 курсу усіх спеціальностей заочного навчання.

Методичні вказівки розглянуто та рекомендовано до друку на засіданні кафедри “Іноземні мови” 28.01.2009, протокол №6

Укладач:
викл. А.О. Буланов

Рецензент:
проф., д.ф.н. Говердовський В.І.

КОНТРОЛЬНА РОБОТА 5

Варіант 1

Завдання 1

Перепишіть і запам'ятайте наведені слова та словосполучення.

- 1 die Weiche – стрілка
- 2 kreuzen – схрещувати
- 3 überholen (te, t) – обганяти
- 4 das Eisenbahnnetz – мережа залізниць
- 5 die Bestimmung – призначення
- 6 der Zwischenbahnhof – проміжна станція
- 7 der Streckenbahnhof – дільнична станція
- 8 der Rangierbahnhof – сортувальна станція
- 9 das Hauptgleis – головна колія
- 10 das Nebengleis – під'їзна колія
- 11 das Einsteigen – посадка
- 12 das Aussteigen – висадка
- 13 einladen (u, a) – навантажувати
- 14 ausladen (u, a) – розвантажувати
- 15 anhängen (te, t) – причіпляти
- 16 abhängen (te, t) – відчіпляти
- 17 der Durchgangszug – транзитний поїзд
- 18 die Bedienungsarbeit vornehmen – проводити
обслуговування
- 19 der Bahnhofsarbeiter – станційний робітник
- 20 abfertigen (te, t) – відправляти
- 21 reparieren (te, t) – ремонтувати
- 22 der Zustand – стан
- 23 wechseln (te, t) – замінити
- 24 das Auflösen – розформування
- 25 die Einfahrgruppe – група колії прибуття
- 26 die Zerlegung – розпуск

27 die Kupplung – зчеплення

28 die Bremsluftleitung – гальмовий повітропровід

29 entlüften (te, t) – вентилювати

Завдання 2

Прочитайте текст і перекладіть його усно, потім переписіть і перекладіть письмово заголовок та абзаци 1, 3, 4.

Bahnhöfe und Bahnhofswirtschaft

1 Der Bahnhof ist eine Bahnanlage mit mindestens 1 Weiche, wo Züge beginnen, enden, kreuzen, überholen.

2 Alle Bahnhöfe im Eisenbahnnetz der Ukraine werden nach ihrer Bestimmung eingeteilt. So gibt es Zwischen-, Strecken-, Rangier- und Personenbahnhöfe.

Zwischenbahnhöfe werden gewöhnlich in kleinen Orten angelegt. Auf solchen Bahnhöfen befinden sich Haupt- und Nebengleise. Die Zwischenbahnhöfe dienen hauptsächlich dem Ein- und Aussteigen der Reisenden. Auf diesen Bahnhöfen werden auch Güter ein- und ausgeladen. Deshalb haben sie außer den Gleisen die notwendigen Einrichtungen für den Personen- und Güterverkehr. Es sei erwähnt, dass man die Rangierarbeiten auf diesen Zwischenhöfen dazu ausführt, um Wagen dem Zug an- oder vom Zug abzuhängen. Diese Wagen werden anschließen an den Ort ihrer Be- oder Entladung auf dem Güterbahnhof gebracht.

3 Streckenbahnhöfe bekamen ihrer Namen darum, weil sie Grenze einer Eisenbahnstrecke sind. Hier werden hauptsächlich Bedienungsarbeiten der Durchgangszüge vorgenommen. Diese Züge kommen auf Haupt- oder Nebengleisen des Bahnhofes an. Die Bahnhofsarbeiter übernehmen sie. (Die Züge werden von den Bahnhofsarbeitern abgefertigt). Einige von ihnen prüfen die Wagen des Zuges und reparieren sie. Andere prüfen die Güter und kontrollieren ihren Zustand (die Ladequalität, damit die Güter beim Transportieren nicht verloren gehen).

4 Gleichzeitig wechselt man die Lok. Es sei daran erinnert, dass man für diese Vorgänge 20-30 Minuten braucht. Nach der

Erfüllung dieser Vorgänge fährt der Zug weiter. Außerdem werden das Ein- und Aussteigen der Reisenden und das Be- und Entladen der Güter in einem Streckenbahnhof im größeren Umfang als in einem Zwischenbahnhof ausgeführt.

Завдання 3

Перепишіть та письмово перекладіть речення.

- 1 Wird die Strecke stark belastet werden, so muss man zweite Gleis verlegen.
- 2 Indem wir die Datenerfassung automatisieren, können wir die Kybernetik erfolgreich ausnutzen.
- 3 Ohne enge Wirtschaftsbeziehungen mit der Praxis zu bilden, kann man das ökonomische Model nicht entwickeln.
- 4 Die Strecke, deren Länge 2000 km beträgt, wurde im vorigen Jahr elektrifiziert.
- 5 Alle Arbeiten weitgehend mechanisierend, kann man in kürzester Zeit neue Eisenbahnlینien verlegen.
- 6 Das vor dem Betrieb gestellte Problem war erfolgreich gelöst.
- 7 Wir haben das Transportwesen mit der modernen Technik auszurüsten.
- 8 Neue Dieselmotoren sind in diesem Werk zu produzieren.
- 9 Die Güterbeförderungsleistung soll erhöht werden.
- 10 Man kann hohe Resultate nicht gewinnen, ohne dass man alle Produktionsprozesse mechanisieren.
- 11 Um ein ökonomischer Nutzen zu bekommen, muss man ein vollkommenes Modell der Wirtschaft haben.
- 12 Vor den Eisenbahnern steht die Aufgabe, den wirtschaftlichen Aufwand für den Transport zu verringern.

Завдання 4

Випишіть з другого абзацу речення, які підтверджують наведені висловлювання.

- 1 Проміжні станції призначені для посадки і висадки пасажирів, для навантажування і розвантажування вантажу, а також для маневрової роботи.

- 2 На дільничних станціях здійснюються роботи з обслуговування транзитних поїздів. Проводиться ремонт вагонів, контролюється вантаж.

Варіант 2

Завдання 1

Перепишіть і запам'ятайте слова та словосполучення.

- 1 der Verkehr – транспорт
- 2 das Fahrzeug – рухомий склад
- 3 erforderlich – необхідний
- 4 der Luftverkehr – повітряний транспорт
- 5 die Nachricht – інформація, сигнал
- 6 das Ergebnis – результат
- 7 entstehen (a, a) – виникати
- 8 die Befriedigung – задоволення
- 9 der Nachrichtentransport – передача інформації та
сигналів
- 10 die Art – вид
- 11 das Übertragungsmittel – засіб передачі інформації
- 12 der Kraftverkehr – автомобільний транспорт
- 13 ungebrochen – безперервний
- 14 der Güterverkehr – вантажні перевезення
- 15 der Reiseverkehr – пасажирські перевезення
- 16 der Binnenverkehr – внутрішній транспорт
- 17 der Straßenverkehr – трамвайні перевезення
- 18 der Begriff – поняття
- 19 anpassen (te, t) – відповідати
- 20 die Schifffahrt – морські перевезення

Завдання 2

Прочитайте текст і перекладіть його усно, потім перепишіть і перекладіть письмово заголовок та абзаци 1, 2, 4.

Der Eisenbahnverkehr

1 Der Verkehr ist die Ortsveränderung von Personen, Gütern und Nachrichten. Zu dieser Ortsveränderung sind besondere Einrichtungen und Mittel, wie Fahrzeuge, Verkehrswege, betriebliche Institutionen sowie technische, technologische und ökonomische Maßnahmen, erforderlich. Das Ziel ist die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse der Volkswirtschaft (Transport von Gütern) und der menschlichen Reise- bzw. Informationsbedürfnisse (Reiseverkehr, Nachrichtentransport). Die Ortsveränderung ist das Ergebnis des Transportprozesses, der von den Verkehrsträgern (Transportzweige) Eisenbahn, Kraftverkehr, Schifffahrt, Luftverkehr übernommen wird.

2 Der Verkehr muss sich ständig den neuen Bedingungen der Volkswirtschaft anpassen. Mit neu entstehenden Industrieschwerpunkten, neuen Wohngebieten entstehen neue Verkehrsbedürfnisse im Gütertransport, Reiseverkehr.

3 Der Verkehr kann nach verschiedenen Gesichtspunkten eingeteilt werden. Neben der erwähnten Einteilung nach der Art der Transport- und Übertragungsmittel (Verkehrsträger) ist eine Unterscheidung nach ungebrochenem oder direktem Verkehr (das Transportobjekt geht nicht auf andere Verkehrsmittel über) und nach gebrochenem oder kombiniertem Verkehr (das Transportobjekt wird auf andere Verkehrsmittel umgeschlagen) üblich.

4 Nach der Art des Transportobjekts ist Zwischen – Güterverkehr, Reiseverkehr und Nachrichtenverkehr zu trennen. Nach territorialen Gesichtspunkten spricht man vom Binnenverkehr (Inlandsverkehr) und vom internationalen oder – grenzüberschreitenden Verkehr. Neben dem Begriff Massenverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln existiert der Begriff Individualverkehr (besonders im Straßenverkehr).

Завдання 3

Перепишіть та письмово перекладіть речення.

- 1 Es gab Versuche, automatisch auf die durchgehende Druckluftbremse auszuwirken.
- 2 Stimmt die Spurweite einer Werkbahn mit der Eisenbahn überein, so ist ein Übergang der Fahrzeuge möglich.
- 3 Bei der Entwicklung der Lokomotiven mit Verbrennungsmotoren und der elektrischen Lokomotiven konnten die Erfahrungen des Dampflokomotivbaus genutzt werden.
- 4 Die Elektrifizierung auf diesen Eisenbahnstrecken vorgesehen, können wir eine große Aufgabe lösen.
- 5 Die auf diesen Strecken verlegten Gleise sind lückenlos.
- 6 Man muss den Eisenbahntransport verbessern, um gute Resultate in seiner Entwicklung zu erreichen.
- 7 Das zu stellende Problem wird von den Eisenbahnern erfolgreich gelöst werden.
- 8 Man kann die Durchlaßfähigkeit der Strecken nicht erhöhen, ohne daß das Verkehrswesen mit neuer Technik ausgerüstet wird.
- 9 Indem man die Reproduktionsprozesse mechanisiert, gewinnt man hohe Resultate.
- 10 Viele Eisenbahnen der Ukraine sind elektrifiziert, weil die Elektrozüge mit größerer Geschwindigkeit verkehren.
- 11 Viele Prozesse waren automatisch zu regulieren.
- 12 Man hat die Beförderungsleistung zu erhöhen.

Завдання 4

Випишіть з третього абзацу речення, які підтверджують наведені висловлювання.

- 1 Транспорт поділяється на непереривний, перервний, прямий та комбінований.
- 2 Відносно території мова йде про внутрішній та міжнародний транспорт.

Варіант 3

Завдання 1

Перепишіть і запам'ятайте слова та словосполучення.

- 1 der Zugbetrieb –
die Traktion –
die Zugförderung - } тяга
- 2 kennzeichnen – характеризувати
- 3 das Triebfahrzeug – тяговий рухомий склад
- 4 fahrbar – рухомий
- 5 der Brennstoff – паливо
- 6 die Verbrennung – згорання
- 7 umsetzen (te, t) – переводити
- 8 die Fahrleitung – контактна сітка, провід
- 9 die Stromschiene – контактна рейка
- 10 das Bahnstromsystem – система тягового струму
- 11 bewähren (te, t) – виправдувати
- 12 die Bedeutung gewinnen – набувати значення
- 13 der Antrieb – провід
- 14 sich vollziehen (o, o) – здійснюватися
- 15 die Ablösung – заміна
- 16 die Erfindung – винахід
- 17 der Nachteil – недолік
- 18 der Wirkungsgrad – коефіцієнт корисної дії
- 19 der Streckendienst – лінійне шляхове господарство
- 20 der Vorzug – перевага
- 21 die Leistung – потужність
- 22 ständig – постійний
- 23 die Betriebsbereitschaft – готовність до експлуатації
- 24 der Stillstand – зупинка
- 25 erleichtern (te, t) – полегшувати
- 26 sauber – чистий
- 27 der Betrieb – експлуатація
- 28 umweltfreundlich – екологічно чистий
- 29 die Energieausnutzung – використання енергії
- 30 der Energieverbrauch – споживання енергії

Завдання 2

Прочитайте текст і перекладіть його усно, потім перепишіть і перекладіть письмово заголовок та абзаци 1, 2, 3.

Die Traktionsarten

1 Die Traktion kennzeichnet die hauptsächlichsten Arten des Antriebs bei Triebfahrzeugen. Man unterscheidet die Dampf-, Diesel- und elektrische Traktion.

2 Triebfahrzeuge der Dampf- und Dieseltraktion sind im Prinzip fahrbare Kraftwerke, die die Energie der mit geführten Brennstoffe über eine Verbrennung in Bewegungsenergie umsetzen. Fahrzeuge der elektrischen Traktion erhalten die Elektroenergie ständig von außerhalb über Fahrleitungen oder Stromschienen.

3 Die Alleinherrschaft der Dampftraktion wurde nach der Erfindung der Verbrennungsmotoren und des Elektromotors beendet. Während heute beim elektrischen Betrieb mehrere unterschiedliche Bahnstromsysteme existieren, hat sich bei Triebfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren allein der Dieselmotor im Eisenbahnbetrieb bewährt.

4 Seit etwa 40 Jahren vollzieht sich bei allen Eisenbahnen der Übergang von der Dampftraktion zur modernen Zugförderung mit Diesel- und elektrischen Triebfahrzeugen (Traktionsumstellung), so dass die Ablösung der Dampftraktion deutlich abzulesen ist. Der größte Nachteil der Dampftraktion liegt im geringen Wirkungsgrad der Energieausnutzung, der im Streckendienst bei 6...8% des Brennstoffs liegt. Der Wirkungsgrad der elektrischen Traktion erreicht etwa 40%, wenn die elektrische Energie in Wasserkraftwerken erzeugt wird. Weitere gemeinsame Vorzüge der modernen Traktionen gegenüber der Dampftraktion: höhere Leistung bei geringerer Fahrzeugmasse, ständige Betriebsbereitschaft, kein Energieverbrauch im Stillstand, erleichterte Arbeitsbedingungen für das Personal, sauberer und umweltfreundlicher Betrieb. Gegenüber der Dieseltraktion bietet die elektrische Traktion folgende Vorteile: höhere Leistungsfähigkeit bei gleicher

Lokomotivmasse und dadurch günstigeres Masse-Leistung-Verhältnis (z.B. Diesellokomotive Baureihe).

Завдання 3

Перепишіть та письмово перекладіть речення.

- 1 Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Reisenden einen bestimmten Fahrkomfort zu bieten.
- 2 Ob sich die Reisenden als Gäste der Eisenbahn fühlen, hängt von der Tätigkeit der beschäftigten Eisenbahner ab.
- 3 Die Rangierlokomotive ist ein Triebfahrzeug, das speziell für den Rangierdienst gebaut ist.
- 4 Während der Fahrt ist der Fahrzeug ständig zu beobachten.
- 5 Verkehren die Züge über mehrere Staatsgrenzen, so spricht man von Transitverkehr.
- 6 Zur Durchfahrt der Lokomotiven müssen die Bremsträger abgesenkt werden, um Beschädigungen zu verhindern.
- 7 Alle nicht zu den Hauptgleisen zählenden Gleise sind Nebengleise.
- 8 Die Eisenbahner haben die Technik rationell auszunutzen.
- 9 Von diesen Bedingungen ausgehend, haben die Spezialisten die Festigkeit des Unterbaus zu garantieren.
- 10 Die zu senkenden Selbstkosten, garantieren die Erhöhung der Rentabilität.
- 11 Das Transportwesen erhält keine wirtschaftlichen Vorteile, ohne daß man die Technik vervollkommnet.
- 12 Man kann neue Eisenbahnstrecken in kürzester Zeit verlegen, indem man alle Arbeiten mechanisiert und automatisiert.

Завдання 4

Випишіть з четвертого абзацу речення, які підтверджують наведені висловлювання.

- 1 Кілька років тому відбувся перехід з парової тяги на сучасні види тяги. Парова тяга мала незначний коефіцієнт корисної дії.

2 Сучасні види тяги мають багато переваг.

Варіант 4

Завдання 1

Перепишіть та запам'ятайте слова і словосполучення.

- 1 die Fernmeldetechnik - техніка зв'язку
- 2 das Umwandeln - перетворювач
- 3 das Übertragen - передача
- 4 die Leitung - лінія, проводка
- 5 der Funk - радіо
- 6 die Entfernung - відстань
- 7 dienen(te, t) - служити
- 8 der Dienstzweig - галузь служби
- 9 das Sicherungs – und signalisation, centralisation
Fernmeldewesen - блокування та зв'язок
- 10 die Verbesserung - покращення
- 11 das Informationsnetz - інформаційна сітка
- 12 ersetzen(te, t) - замінити
- 13 die Verwendung - застосування
- 14 die Fernsprechanlage - телефонна станція
- 15 der Betriebsdienst - служба експлуатації
- 16 einsetzen(te, t) - застосувати
- 17 das Fernsprechnet - мережа телефонних станцій
- 18 die Funkanlage - радіозв'язок
- 19 der Rangierdienst - маневрова служба
- 20 der Stellwerkswarter - черговий по блок- посту
- 21 der Streckenfunk - радіозв'язок з потягом на перегоні
- 22 die Fernschreibanlage - обладнання телеграфного зв'язку
- 23 die Meldung - сповіщальна сигналізація
- 24 die Datenübertragungsanlage - обладнання передачі даних
- 25 die Zeitdienstanlage - обладнання служби часу
- 26 die Lautsprechanlage - гучномовне обладнання
- 27 der Bahnsteig - перон
- 28 die Fernsehanlage - телевізійне обладнання

Завдання 2

Прочитайте та перекладіть усно текст. Перепишіть та перекладіть письмово заголовок та абзаци 3, 4.

Die Eisenbahnfernmeldetechnik

1 Die Eisenbahnfernmeldetechnik ist ein spezieller Zweig der Elektrotechnik, der sich mit der Herstellung und dem Betrieb von Geräten und Anlagen befasst, die zum Umwandeln und Übertragen von Informationen auf elektrischem Wege, über Leitungen oder durch Funk, zwischen verschiedenen Orten ohne Rücksicht auf die Entfernung dienen. Organisatorisch gehört die Eisenbahnfernmeldetechnik zum Hauptdienstzweig Sicherungs- und Fernmeldewesen. Die ständig steigenden Anforderungen an den Eisenbahntransport erfordern neben neuen Fahrzeugen, Gleisanlagen und einer modernen Eisenbahnsicherungstechnik auch eine ständige Verbesserung des Informationsnetzes.

2 Der klassische Begriff der Fernmeldetechnik wird in neuester Zeit immer häufiger durch den Begriff Informationstechnik ersetzt. Die Fernmeldeanlagen sind die wesentlichen Elemente der Informationsübertragung.

3 Die Fernmeldeanlagen werden nach der Art ihrer Verwendung unterschieden:

Die Fernsprechanlagen werden für Informationen im Betriebsdienst eingesetzt. Mit einer besonderen Fernsprechvermittlungsanlage der Eisenbahn können Dienstgespräche innerhalb der gesamten geführt werden. Für die Ausübung des Dispatcherdienstes ist ein automatisiertes Fernsprechnet vorhanden.

Die Funkanlagen ermöglichen im Rangierdienst eine rationelle Verständigung zwischen Rangierleiter, Triebfahrzeugführer und Stellwerkswarter(Rangierfunk) und als Streckenfunk zwischen Triebfahrzeug – und stationarem Personal.

4 Die Fernschreibanlagen, dienen der schriftlichen Wiedergabe von Meldungen und Nachrichten.

Als Datenübertragungs- und Meldeanlagen werden z. B. Zeitdienstanlage und Anlagen zur Datenverarbeitung bei der Eisenbahn bezeichnet.

Lautsprecheranlagen werden in Bahnhofshallen, in Wartesälen, auf Bahnsteigen, zwischen Betriebsgleisen und in Zügen verwendet.

Zur Überwachung des Betriebsdienstes werden bei der Eisenbahn auch Fernsehanlagen eingesetzt.

Завдання 3

Перепишіть та письмово перекладіть речення.

- 1 Die Eisenbahn hat die Aufgabe, die Güter sicher, ordentlich und pünktlich zu transportieren.
- 2 Liegt die Gleissperre auf dem Gleis, so wird ein Fahrzeug zum Entgleisen gebraucht.
- 3 Die Gleisbauer hatten den Oberbau zu verstärken.
- 4 Die Schienen sind thermisch zu verfestigen.
- 5 Den Erfordernissen der Zeit entsprechend, schenkt man der Automatisierung des Transports eine grosse Aufmerksamkeit.
- 6 Die Arbeit der Eisenbahner wird erleichtert, indem man die meisten Arbeitsprozesse automatisiert.
- 7 Das elektronische Steuersystem kontrolliert den Zustand des von dem Zug liegenden Streckenabschnitts.
- 8 Man kann keine genaue Analyse machen, ohne entsprechende Geräte zu haben.
- 9 Man kann das moderne Transportsystem nicht untersuchen, ohne das elektronische Geräte gebaut sind.
- 10 Die anzupassende Konstruktion der Fahrzeuge verkürzt die Zeiten für das Be- und Entladen.

- 11 In Abständen von 10-15 Jahren muss ein Bettungsreinigung vorgenommen werden.
- 12 Es werden Blockstellen eingerichtet, deren Blocksygnale von einem Eisenbahner bedient werden.

Завдання 4

Випишіть з першого та другого абзацу речення, які підтверджують наведені висловлювання.

- 1 Техніка зв'язку – це важливий елемент передачі інформації. У наш час це поняття замінюється поняттям «інформаційна техніка».
- 2 Техніка зв'язку – це спеціальна галузь електротехніки. Використовується для передачі інформації за допомогою електротехніки на різну відстань.

Варіант 5

Завдання 1

Перепишіть та запам'ятайте слова і словосполучення.

- 1 die Wirtschaft - економіка
- 2 gehören(te, t) - відноситися
- 3 die Gesamtleistung - загальний прибуток
- 4 an der Stelle stehen - займати місце
- 5 den Platz einnehmen - займати місце
- 6 der Gipfel - тут: високий рівень
- 7 abstimmen(te, t) - погоджувати
- 8 der Markt - ринок
- 9 entwickeln(te, t) - розвивати
- 10 die Abkehr - відмова,
der Verzicht - відмовлення
- 11 der Haushalt - бюджет, приватне господарство
- 12 der Dirigismus - верховенство
- 13 das Unternehmen - приватне підприємство
- 14 die Investition - внесок
- 15 die Entscheidung - рішення

- 16 das Privateigentum - приватна власність
17 das Grundgesetz - основний закон
18 das Grundrecht - основне право
19 unterwerfen(a, o) - підкоряти
20 die Bildung - зв'язок, зобов'язання
21 zufallen(ie, a) - випадати
22 sich abspielen(te, t) - відбуватися
23 konsumieren(te, t) - споживати
24 die Preis- und Lohngestaltung - утворювання цін та заробітної плати
25 der Eingriff - втручання
26 die Voraussetzung - передумова
27 der Wettbewerb - конкуренція
28 knapp - обмежений
29 fordern(te, t) - сприяти
30 zwingen(a, u) - примушувати
31 hervortun(a, a) - виділятися, звертати на себе увагу

Завдання 2

Прочитайте та перекладіть усно текст. Перепишіть та перекладіть письмово заголовок та абзаци 1, 4.

Wirtschaftsordnung und Wirtschaftspolitik

1 Die Bundesrepublik Deutschland gehört zu den international führenden Industrieländern. Mit ihrer wirtschaftlichen Gesamtleistung steht sie in der Welt an dritter Stelle; im Welthandel nimmt sie sogar den zweiten Platz ein. Seit 1975 wirkt die Bundesrepublik in der Gruppe der sieben grossen westlichen Industrieländer(den sogenannten «G-7» mit, die einmal jährlich auf den «Wirtschafts- Gipfeln» ihre Wirtschafts- und Finanzpolitik auf der Ebene der Staats-Regierungschefs abstimmen.

2 Soziale marktwirtschaftliche Ordnung. Das Wirtschaftssystem in der Bundesrepublik hat sich seit dem Zweiten Weltkrieg zu einer sozialen marktwirtschaftlichen Ordnung entwickelt. Dieses Wirtschaftssystem bedeutet ebenso eine Abkehr vom jeder gegen jedem des frühen Manchester-

Liberalismus wie den Verzicht auf staatlichen Dirigismus bei Unternehmens- und Investitionsentscheidungen. Das Grundgesetz, das die Freiheit der privaten Initiative und das Privateigentum garantiert, unterwirft diese Grundrechte sozialen Bindungen.

3 Unter dem Leitmotiv «So wenig Staat wie möglich, so viel Staat wie nötig» fällt dem Staat in der Marktwirtschaft in erster Linie eine Ordnungsaufgabe zu. Er setze die Rahmenbedingungen, unter denen sich die Marktvorgänge abspielen. In diesem Rahmen entscheiden die Millionen Haushalte und Unternehmen frei und selbständig, was sie produzieren und konsumieren möchten. Die Frage, welche und wie viele Güter erzeugt werden und wer wieviel davon erhält, wird vor allem auf Märkten entschieden. Der Staat verzichtet auf direkte Eingriffe in die Preis- und Lohngestaltung.

4 Voraussetzung für das Funktionieren des Marktmechanismus ist der Wettbewerb. Ohne Konkurrenz kann es keine Marktwirtschaft geben. Der Wettbewerb sorgt dafür, dass das Gewinnstreben der einzelnen in Aktivitäten mündet, die der optimalen Güterversorgung aller Nachträger dient. Er fordert die Leistungsbereitschaft und zwingt Unternehmen dazu, sich mit Hilfe günstiger Preise, besserer Produktqualitäten, günstiger Zahlungs- und Lieferbedingungen oder zusätzlicher Serviceleistungen hervorzutun. Zugleich fordert der Wettbewerb die Verfahrens- und Produktinnovation und zwingt zur Rationalisierung und zum sparsamen Umgang mit knappen Ressourcen. Keine Frage – offener Wettbewerb ist hart für alle Teilnehmer.

Завдання 3

Перепишіть та письмово перекладіть речення.

1 Diese Geldmittel sind in die Kultur zu investieren.

- 2 Die in den Unternehmen produzierten Güter liessen an die Haushalte.
- 3 Nachfrager und Anbieter treffen sich am Markt, um die Information auszutauschen.
- 4 Der Mensch ist nicht imstande, selbst die Güter des täglichen Bedarfs herzustellen.
- 5 Die Güter, deren Qualität gut ist, werden gut verkauft.
- 6 Kann der Verbraucher alle Güter selbst nicht herstellen, so wendet er sich an den Markt.
- 7 In der Produktion haben die Unternehmen zwischen verschiedenen technischen Möglichkeiten zu wählen.
- 8 Märkte sind keine starre Gebilde, indem sie sich ständig ändern.
- 9 Anbieter und Nachfrager können in Kontakt treten, ohne dass persönlich zusammentreffen.
- 10 Der Kunde verliess den Laden, ohne etwas zu kaufen.
- 11 Die zu erzeugenden Güter werden von den Haushalten benötigt werden.

Завдання 4

Випишіть з другого та третього абзаців речення, які підтверджують наведені висловлювання.

- 1 Основний закон гарантує свободу приватної ініціативи.
- 2 Мільйони приватних господарств і підприємств вирішують самостійно, що вони будуть виробляти і споживати.

Texte zum Hauslektüre

VERKEHR

Eine moderne Industriegesellschaft benötigt ein hochentwickeltes Verkehrssystem. Es sichert den Menschen die uneingeschränkte Bewegung, erleichtert ihnen die Wahl des

Wohnorts und des Arbeitsplatzes und trägt zum Abbau ungleicher Lebensbedingungen bei. Industrie, Gewerbe und Handel können nur mit einem gut ausgebauten Verkehrsnetz ihre Leistungskraft und die erforderliche Flexibilität entfalten.

Die Verkehrsträger. Privatautos befördern die meisten Personen in Deutschland. Gemessen in Personenkilometern brachten es Bus, U-Bahn und Straßenbahn 1991 auf 84, die Eisenbahn auf 57 und das Flugzeug auf 18 Milliarden Personenkilometer. Im Güterverkehr lagen die Lastkraftwagen mit 203 Milliarden Tonnenkilometern vorn. Die Eisenbahn folgte mit 81, die Binnenschifffahrt mit 55 Milliarden Tonnenkilometern.

Die Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn. Die Eisenbahn bleibt als ein besonders umweltfreundliches Verkehrsmittel für die Beförderung vor allem von Massengütern, für den kombinierten Verkehr sowie den Personenverkehr unverzichtbar. Im Westen hat die DB 1991 ihre ersten neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken in Betrieb genommen. Sie ermöglichen den neuentwickelten ICE-Zügen Geschwindigkeiten bis zu 250 km/h. Weitere Hochgeschwindigkeitsstrecken sind geplant. Die neuen Strecken zwischen Hannover und Würzburg sowie Mannheim-Stuttgart machen die Bahn besonders für Geschäftsreisende noch attraktiver. Ziel ist, auf Strecken bis zu 500 km Reisenden eine Alternative zum Flugzeug oder Auto zu bieten. Schon 1971 hatte die Bahn die Intercity-Züge eingeführt. Seit 1991 verkehren täglich mehr als 630 Fernzüge, die über 250 Städte erreichen. Eine wichtige Funktion hat die Bahn im öffentlichen Nahverkehr der wirtschaftlichen Ballungsräume. Attraktive Angebote sollen möglichst viele Autofahrer zum "Umsteigen" auf öffentliche Verkehrsmittel bewegen; das wäre auch ein Beitrag zum Umweltschutz. In den vergangenen Jahren investierte die öffentliche Hand Milliardenbeträge in den Aus- und Neubau von Schnellbahnnetzen in Berlin und Hamburg, im Ruhrgebiet, in Frankfurt am Main, Köln, Nürnberg, Stuttgart und München. Die S-Bahnen werden ergänzt durch U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse. Bewährt hat sich der

„Verkehrsverbund“, der in fast allen Ballungsräumen die öffentlichen Verkehrsträger miteinander verzahnt und die Nutzung aller Verbundverkehrsmittel mit ein und derselben Fahrkarte erlaubt.

Die Straße. Auf Deutschlands Straßen fahren mehr Autos als je zuvor. 1992 waren rund 45 Millionen Fahrzeuge zugelassen, darunter 39 Millionen Personenkraftwagen (1950 gab es in der alten Bundesrepublik erst 1,9 Millionen, 1986 rund 31,7 Millionen Zulassungen). Das Straßennetz für den überörtlichen Verkehr hat eine Länge von über 226000 km (1992), davon sind mehr als 11000 km Autobahnen. Damit hat Deutschland nach den USA das längste Autobahnnetz der Welt. Auf den weitaus meisten deutschen Straßen gelten abgestufte Geschwindigkeitsbeschränkungen. So ist für Bundesstraßen eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h die Regel, während innerorts nur 50 km/h, in Wohngebieten oft nur 30 km/h erlaubt sind. Nur ein Teil der Autobahnen kennt keine Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Für viele ist das Auto weiterhin unentbehrlich für den Weg zur Arbeit; andere wollen in der Freizeit nicht darauf verzichten. Der schnelle Gütertransport von Tür zu Tür ist ohne Lastkraftwagen nicht möglich. Das Kraftfahrzeug bleibt auch in Zukunft ein Hauptverkehrsmittel.

Die Luftfahrt. Die hohen Zuwachsraten im internationalen Luftverkehr stellen auch in Deutschland steigende Anforderungen an Flughäfen und Flugsicherung. 1992 wurden auf den deutschen Flughäfen über 88 Millionen Fluggäste registriert. Dazu kamen fast 1,5 Millionen Tonnen Luftfracht. Der größte Flughafen ist Frankfurt am Main; er ist auch einer der wichtigsten in Europa. Weitere Flughäfen in Deutschland sind u.a. Berlin-Tegel und Berlin-Schönefeld, Bremen, Düsseldorf, Dresden, Erfurt, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, Leipzig, München, Nürnberg, Saarbrücken und Stuttgart.

Die Deutsche Lufthansa gehört zu den bedeutenden internationalen Fluggesellschaften. Sie beförderte 1992 rund

26,9 Millionen Passagiere. Zu ihrer Flotte zählen rund 220 moderne Maschinen. Im Ferienflugverkehr benutzen jährlich über 15 Millionen Passagiere die Gesellschaften Condor, LTU, Hapag-Lloyd, Aero-Lloyd, Germania und kleinere Charterunternehmen. Rund 100 internationale Luftverkehrsgesellschaften fliegen im regelmäßigen Linienverkehr die deutschen Flughäfen an. Von dort aus bestehen direkte Flugverbindungen zu rund 200 Zielen in mehr als 90 Ländern.

Die deutschen Flughäfen werden in privatrechtlicher Form betrieben, wobei die öffentliche Hand die Kontrolle ausübt.

Rangierbahnhof Kornwestheim (BD)

Der wichtigste Rangierbahnhof im Raum Württemberg liegt an der nördlichen Stadtgrenze der Landeshauptstadt Stuttgart. Der "Landesverschiebebahnhof" nahm 1918 als einseitiger Flachbahnhof in Nord-Süd-Richtung den Betrieb auf. Ursprünglich steuerten 18 Stellwerke, überwiegend von der mechanischen Bauart "Jüdel", den Zug- und Rangierbahnhof. Bei der Zugzerlegung wurden die Wagen sowohl am Ablaufberg als auch in den 30 Richtungsgleisen mit den damals neuartigen Hemmschuhen abgebremst.

Ende der fünfziger Jahre stand eine grundlegende Erneuerung des Oberbaues am Ablaufberg an. Es bot sich die günstige Gelegenheit, diese Investition für eine Verbesserung der Rangiertechnik mitzunutzen. Die jüngsten Erkenntnisse der Ablaufdynamik und die neuesten Entwicklungen der Brems- und Steuertechnik konnten wirkungsvoll eingesetzt werden. Es entstand eine völlig neue Bündelung der 38 Richtungsgleise. Nach der zweiten Weichenataffel wurden vier Talbremsen (Bauform TW-6) mit gewichte- und geschwindigkeitsabhängiger Steuerung eingebaut. Zusammen mit der automatischen Weichensteuerung über Speicher sorgten sie für eine Bergleistung von 185 Wagen je Stunde.

Die Talbremsen konnten im Herbst 1962 und das Ablaufstellwerk (ADrS60) im Dezember 1963 in Betrieb genommen werden. Die Funkfernsteuerung der beiden Abdrücklokomotiven, die der Bergmeister bedient, kam 1965 dazu.

Außer der Zugzerlegung am Ablaufberg wurde auch das Stellwerkkonzept des ganzen Bahnhofs überdacht.

Sowohl die Möglichkeiten der Rationalisierung als auch der Leistungssteigerung und der höheren Sicherheit führten zu einem Stufenplan für die Erneuerung der Stellwerke in Dr-Technik. Der Bereich der nördlichen Einfahrgruppe (Stufel) und die südlichen Ausfahrgruppen (Stufe2) konnten 1969 bzw. 1972 jeweils mit den anschließenden Strecken zu den Nachbarbahnhöfen in Spurplantchnik (SpDrS60) und Selbstblock (SbS59) erneuert werden. Die Bedienung wurde im Zentralstellwerk "Krf" am Ablaufberg im gemeinsamen Gebäude mit dem Ablaufstellwerk "Kra" zusammengefaßt.

Als dritte Stufe war ein Rangierstellwerk im mittleren Bereich des Bahnhofs am Übergang von den Richtungsgleisen zu den Nachordnungsgruppen, zu den Ausfahrgruppen und zum Bahnbetriebswerk (Bw) geplant. Trotz mehrerer Vorplanungen kam dieses Konzept bisher nicht zur Ausführung, so daß hier noch 7 mechanische Stellwerke arbeiten. Im Südwesten des Bahnhofs entstand bis 1974 die zentrale Stückgutumladehalle, ihre separate Vorstellgruppe mit Ablaufberg erhielt ein eigenes Rangierstellwerk "Kru" (SpDrS60)

Zahl und Länge der Richtungsgleise bestimmen wesentlich den Umbau. Nach einem Überarbeiten des Knotenpunktsystems, der Fernverbindungen und des Bedienkonzepts im eigenen Knotenpunkt-Bereich legt die Produktion die Zahl der Richtungsgleise auf 40 fest. Damit wurde vermieden, daß der Bahnhof über die Eigentumsgrenzen und über das heutige Gleisnetz hinaus verbreitert werden muß, neben den heute 38 Richtungsgleisen werden 2 bisher am Barg stumpf endende Ausziegleise an die Ablaufzone angeschlossen. In Längsrichtung soll der Bahnhof wegen der Wohn- und Industriebebauung und wegen der Fernstraßen-

und Eisenbahn- anlagen ebenfalls nicht ausgedehnt werden. Deshalb ist es nur möglich, das mittlere Drittel der Richtungsgleise beachtenswert zu verlängern, von diesen 15 Gleisen sollen künftig direkte Ausfahrten nach Süden eingerichtet werden. Der Nachordnungsberg U wird dafür aufgelassen.

Die ersten Vorstellungen orientieren sich am neuen Bahnhof Maschen als Vorbild für den Flachbahnhof. Für den Einsatz der Förderanlage F 73 hätte in Kornwestheim die Gradiente der Richtungsgleise in die Waagerechte gebracht werden müssen. Der damit ausgelöste Umbau hätte die Bauzeit wesentlich verlängert und die Kosten erheblich erhöht gegenüber der vorgeschlagenen Lösung.

Im Dezerant für Rangiertechnik im Zentralamt Minden wurde eine Kombination aus Fördertechnik und Laufzielzonenbremsung neu entworfen und vorgeschlagen, bei der das leichte Gefälle der Richtungsgleise beibehalten werden kann. Hinter der Richtungsgleisbremse, einer einseitigen Balkenbremse (TI4-E), schließt die einfache, einseitige Förderanlage (EF-E) an, sie räumt den 100m langen Abschnitt hinter der Bremse und fördert über weitere rund zwei Drittel der Länge der Richtungsgleise die Schlechtläufer. Gutläufer werden von den nach der Räumzone an der anderen Schiene montierten Kolbeabremsen auf die Laufgeschwindigkeit gebremst.

Formen der internationalen Zusammenarbeit

Viele Märkte in Deutschland und den westlichen Industrienationen sind gesättigt. Deshalb müssen die erzeugten Produkte auf dem internationalen Markt abgesetzt werden. Für Deutschland als rohstoffarmes Land ist der Export schon seit vielen Jahren von großer Bedeutung und wird wahrscheinlich noch an Bedeutung zunehmen. Die Ware wird also in Deutschland hergestellt und dann an Kunden im Ausland geliefert, die hoffentlich viel Freude an ihrem Produkt "made in Germany" haben werden. Wenn man sich ein ausländisches Produkt kauft, hat man vielfach Angst, daß der Service

mangelhaft sein könnte. Damit Kundendienst im Ausland gewährleistet ist, schaffen viele Firmen auch Auslandsniederlassungen, die dann die Kunden betreuen und gleichzeitig auch den Verkauf ankurbeln sollen sowie für eventuell notwendige Logistik zuständig sind. In Osteuropa finden wir häufig die Form eines Joint Ventures, ein Unternehmenszusammenschluß mit einem ausländischen Partner; An diesem Zusammenschluß kann die deutsche Firma zu einem ganz unterschiedlichen Prozentsatz beteiligt sein, oft sind es 50%, also in Form einer Gleichheitsbeteiligung, aber auch Minderheits- oder Mehrheitsbeteiligungen sind denkbar.

Eine relativ neue, aber heute sehr akzeptierte, häufig zu findende Form der Kooperation ist das sogenannte Franchising. Bei dieser Art der Zusammenarbeit stellt die Mutterfirma gegen eine Gebühr verschiedene Dienstleistungen zur Verfügung. Meist ist es das Marketingkonzept, aber auch die Organisation und der Aufbau der Läden sind bei so einem Franchiseunternehmen auf der ganzen Welt gleich.

Etwas länger gibt es dagegen schon die sogenannten Lizenzverträge, wo die Nutzungsrechte an bestimmten Warenzeichen oder Patente verkauft worden sind. Im Rahmen der Globalisierung wird nicht nur der Umfang der internationalen Zusammenarbeit wachsen, es werden sich wohl auch noch vielfältige neue Formen herausbilden.

Faktor Mensch und die Sicherheit des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs

Im Zuge der Liberalisierung des europäischen Güterverkehrs hat die EU – Kommission zum 15.März 2003 europäische Güterverkehrskorridore festgelegt, auf denen der Netzzugang von den jeweiligen Netzbetreibern jedem zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen ermöglicht werden muss. Diese Regelung soll ab 2006 auf das gesamte europäische Schienennetz ausgeweitet werden 1. Bis jetzt noch praktizierte Betriebsweisen beim Grenzübergang, wie z.B. Lok-

und Personalwechsel sowie Übergabe des Zugs in die Verantwortung des jeweiligen Netz- bzw. Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) sollen im Zuge der Liberalisierung aufgehoben werden. Die Auswirkungen dieser Veränderungen auf die Sicherheit des Schienenverkehrs waren Gegenstand einer Studie im Auftrag der UIC.

Kommunikation und Sprache

Die Bereiche Kommunikation und Sprache wurden von fast allen Befragten als die entscheidenden Risikofaktoren innerhalb der Interoperabilität gesehen. Die Verständigung in ungewöhnlichen Situationen und unter Stressbedingungen in einer anderen Sprache stellt für die Befragten einen kritischen Zustand dar. Gerät der Triebfahrzeugführer bei Gefahr unter Stress oder unter Schock, so kann er seine sprachlichen Fähigkeiten ganz verlieren. Auch Müdigkeit und mangelnde Konzentration können die Kommunikationsfähigkeit und vorhandene Sprachkenntnisse einschränken. Es ist deshalb sinnvoll, auf interoperablen Strecken zweisprachiges Personal (z.B. aus dem nahen Grenzbereich) einzusetzen.

In der Untersuchung kristallisierten sich verschiedene, im Rahmen der Interoperabilität zu berücksichtigende linguistische Ebenen heraus.

Direkte Kommunikation erleichtert die Verständigung und ist wesentlich einfacher als die Kommunikation über Funk. Stark unterstützend wirken Hilfsmittel wie Gesten, Körperhaltung und Mimik. Auch sind Verständnisfragen möglich, durch die die Richtigkeit der Nachrichten überprüft werden kann.

Die genannten Aspekte müssen in der Sprachausbildung berücksichtigt werden. Wichtig ist die Einhaltung einer langsamen und sehr deutlichen Sprache mit den fremdsprachigen Triebfahrzeugführern. Eine standardisierte Funkkommunikation kann die Verständigung ebenfalls erheblich unterstützen.

Für Störungen oder Notfälle sollten den Triebfahrzeugführern Hilfestellungen in Form von Checklisten oder Taschenkarten zur Verfügung stehen. Diese sollen

Wortlaute, auszuführende Handlungen und Notfallnummern für Prozeduren bei Unregelmäßigkeiten enthalten. Zweisprachige Taschenkarten oder Checklisten sollten für die Gefährdungskategorien Brand, Hochspannungsversorgung/Strom, Zusammenstoß, Gefahrgut und Personenunfall zur Verfügung stehen.

Neue Rahmenbedingungen für Fern- und Regionalverkehr

Mit der Wiedervereinigung Deutschlands, der Bahnreform und der Bildung der Deutschen Bahn AG trat eine große Zahl von Änderungen im Eisenbahnrecht, in der Zuständigkeit für den Bestand und die Weiterentwicklung des Bahnsystems, vor allem für die Finanzierung ein.

Die Erzgebirgs- und Vogtlandstrecken waren wie das gesamte Bahnnetz der Deutschen Bahn – Netz AG zugeordnet worden. Während der Fernverkehr von der DB Reise- und Touristik AG seit dem eigenwirtschaftlich betrieben wird, gelangte die Aufgabenträgerschaft und damit weitgehend auch die Zuständigkeit für den Regional- und Nahverkehr in die Verantwortung der Länder, des Freistaates Sachsen, demzufolge auch für sämtliche Erzgebirgs- und Vogtlandstrecken. Die Bemühungen der Sächsischen Staatsregierung, den Ausbau bzw. die Streckensanierung der Sachsen- Magistrale in das Programm „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ der Bundesregierung aufzunehmen, scheiterten. Dennoch stellte der Bund ausreichend Mittel für das Projekt zur Verfügung, so dass nach dem unmittelbaren „Lückenschluß“ zwischen Plauen und Hof die Sanierung der Strecken Dresden- Reichenbach und Leipzig- Reichenbach-Hof in Angriff genommen werden konnten. Die damalige Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit mbH“ (PBDE) bekam den Auftrag, die Baumaßnahmen durchzuführen. Planungs- und Ausbauziel war die Wiederherstellung der vollen Funktionsfähigkeit der Strecke für Geschwindigkeiten von 120km/h im herkömmlichen Betrieb und bis 160km/h für den

Neigetechnik-Betrieb. Die entsprechenden Baumaßnahmen sind weitgehend abgeschlossen.

Allerdings ist der Personenfernverkehr zwischen Leipzig und Hof eingestellt worden, nachdem ICE-Züge zwischen Leipzig und Nürnberg die parallel verlaufende Saaletal- Bahn befahren. Zwischen Dresden und Nürnberg über Hof verkehren IC-Züge mit Neigetechnik.

Jüngste Studien zum Hochgeschwindigkeitsverkehr in Europa (unter besonderer Berücksichtigung Tschechiens) des internationalen Eisenbahnverbandes UIC beziehen in dortige Prognosen die beiden Hauptbahnen nördlich und südlich des Erzgebirges in Deutschland und Tschechien ein und kommen zu dem Ergebnis, daß auf beiden Strecken jeweils im Jahr 2020 Personenverkehrsströme im Fernverkehr von mehr als einer Million Reisenden/Jahr zu erwarten sind, woraus allerdings ein Ausbau zu Hochgeschwindigkeitsstrecken nicht zu folgern ist.

Für den Regional- und Nachverkehr hatten nunmehr die Länder zu entscheiden, welche Verkehrsleistungen auf welchen Nachverkehrsstrecken bei Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) zu bestellen und damit zu finanzieren waren und sind.

DB Netz AG gestaltet seit dem die Unterhaltung und den Ausbau der Strecken nach dem System der Trassenbestellungen der EVU, die letztere nach Abschluß von Verkehrsverträgen mit den Aufgabenträgern für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vornehmen.

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ

до виконання контрольної роботи №5

з текстами для додаткового читання
для студентів 2 курсу заочного навчання

(німецька мова)

Відповідальний за випуск: викл. Буланов А.О.

Підписано до друку
Формат папіру 60x84 1/16. Папір писальний.
Умовн.-друк.арк. . Обл.-вид.арк. .
Замовлення № . Тираж 150 . Ціна

Друкарня ХарДАЗТу,
310050, Харків – 50, пл. Фейєрбаха, 7